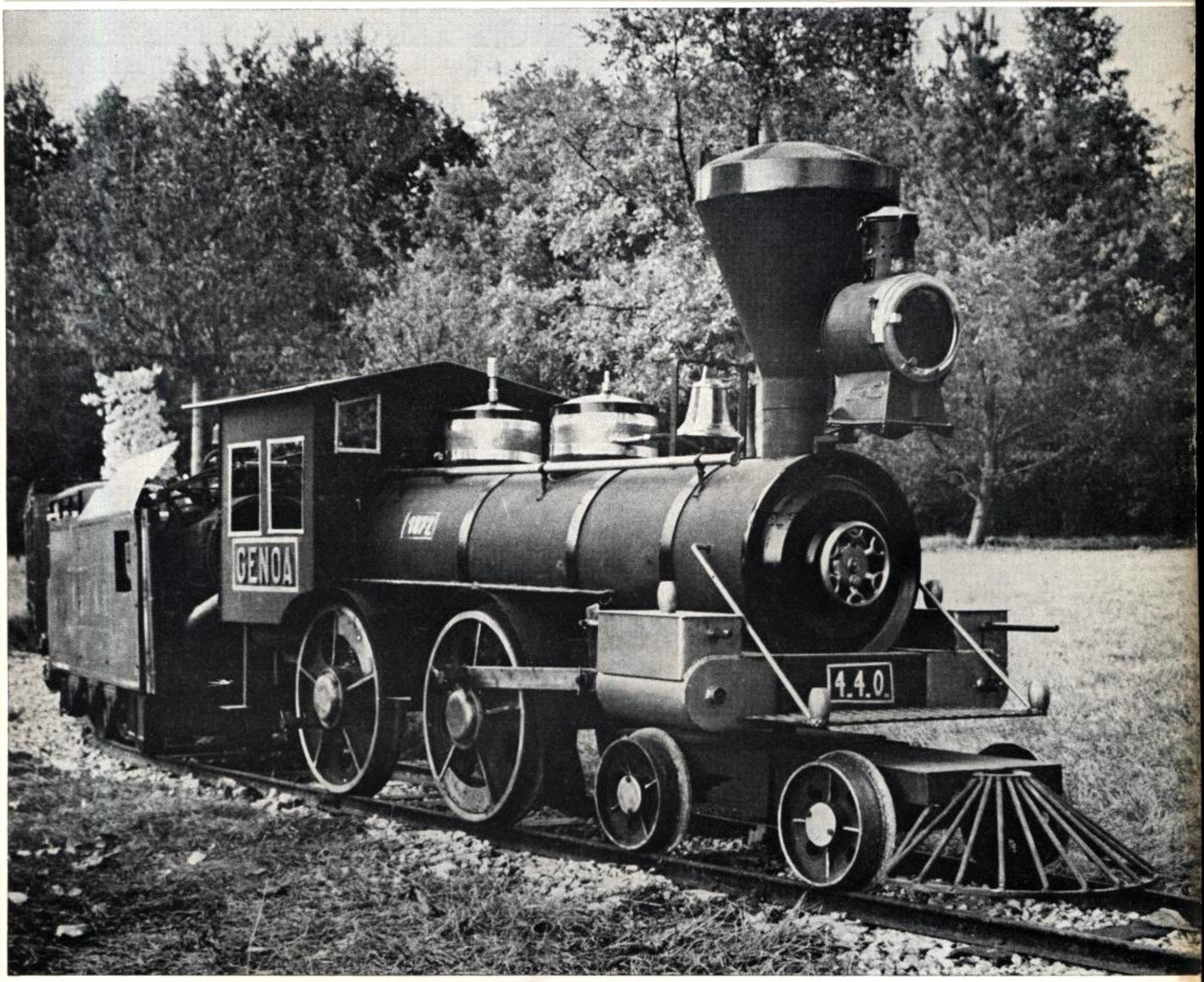
LOCO-REVUE
la revue des modélistes
et amateurs
de chemins de fer
N° 326
MARS '72
6,50 F
Etranger
7, - F

Loco revue rev

MARS '72

SOMMAIRE p. 119



PARIS - NUREMBERG

plus de 100 clichés

LOCO revue

N° 326
Mars '72
34e année

LA PREMIERE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur et Rédacteur : Jean FOURNEREAU Fils

Affiliée à la FFMF

FERPRESS

ENCARTS

— liste télégraphique complète des nouveautés 1972 présentées aux Salons de Paris et Nuremberg.
— informations GMR

SOMMAIRE

	Page
Au club de la Tour : A. Combelle et son train vous attendent	120
Toutes les nouveautés aux salons de Paris et Nuremberg (26 pages de photos)	124
Le plan du mois : locomotive N° 701 du Nord (1/43) avec photo et description	138
En direct avec nos lecteurs	141
France-Trains : visite aux ateliers de la firme	156
Véhicules anciens : construction d'un wagon de secours type 1856/59 de l'ancien réseau de l'Ouest	159
A travers les clubs - informations	161

Dans notre prochain numéro :

Le petit train de la Grande Chartreuse. — Réseau HO pour un "petit coin". — Le parc moteur SNCF : les 2D2, machines électriques à grande vitesse. — Stockage et distribution de fuel pour engin diesel (exemple d'installation pour réseau HO). — Shopping (test de la 231.E. Rivarossi en N). — Le plan du mois : locomotive C 145 PLM (220.A.85 SNCF) plan au 1/43 et description.

NOTRE COUVERTURE

Sur le réseau en voie de 400 mm de A. Combelle (voir page 120) : La "Genoa" construite à l'échelle approximative du 1/4 à partir d'éléments de récupération ! Inspirée du célèbre type 220 américain, elle est entrainée par un tender-moteur (moteur 2 CV Citroën monté sur châssis Decauville).

Cliché C. Lamming

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 1,20 F. en timbres poste, l'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :
Editions LOCO-REVUE, Boite postale 9 - 56 AURAY
Tél. : 65 AURAY

R. C. Lorient 66 A 182 - C. C. P. France : 2081-39 Paris, Belgique : 6000-32 Bruxelles.

Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août)

FRANCE : 48,00 F — Etranger 55,00 F ou valeur équivalente en devises.
Supplément pour emballage cartonné : 2,00 F.

ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPECIALISES, LES BIBLIOTHEQUES DE GARE ET MEME DES AEROGARES

TEXTES et CLICHES : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

LE PLAN DU MOIS

Locomotive 701 du NORD

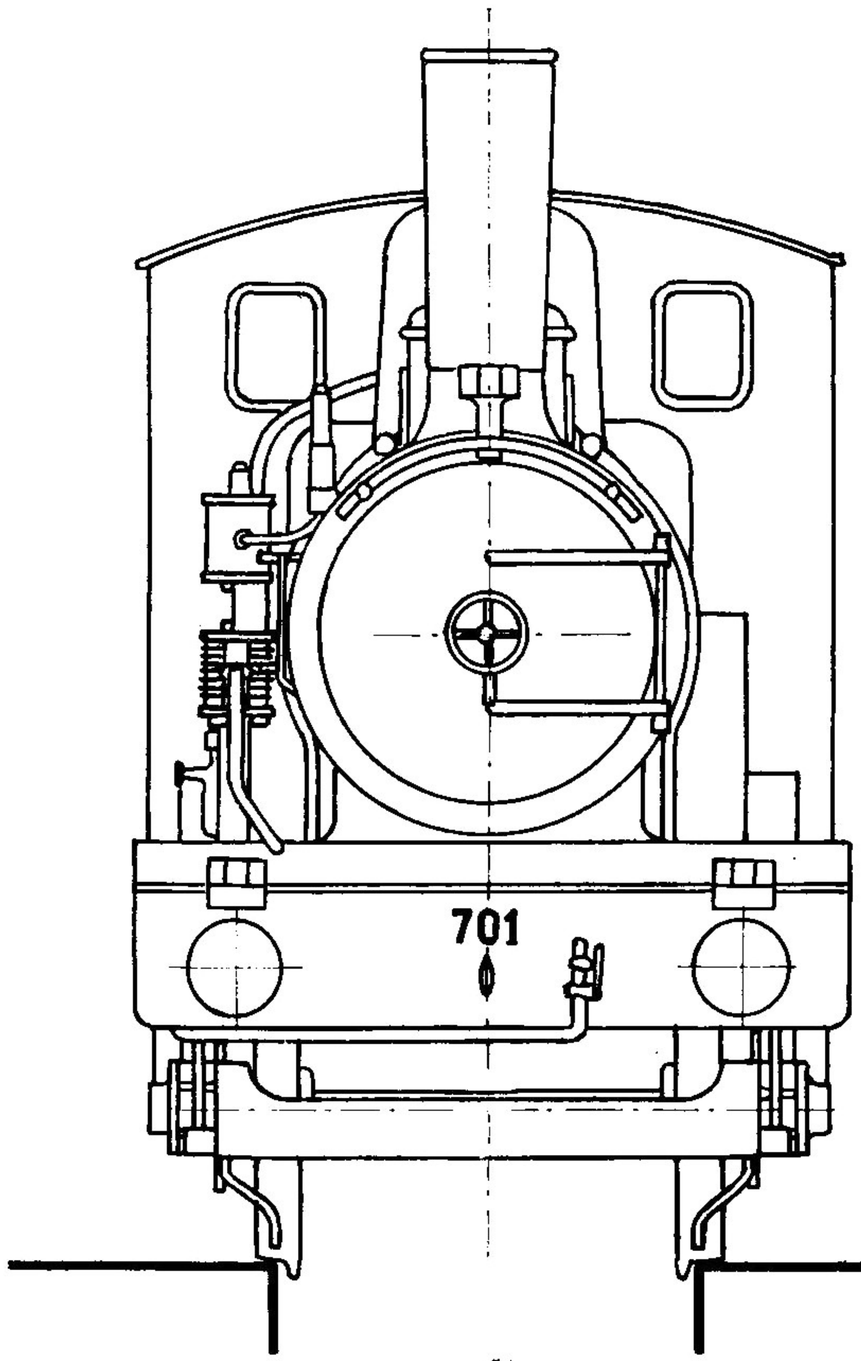
Prototype des compounds

Système de Glehn (SACM) et du Bousquet (Nord)

Construite en 1885
par la Société alsacienne de
constructions mécaniques

Modifiée en type 2-1.1.0 en 1892

Restaurée en 1970
par le dépôt de Dunkerque
pour le Musée français
du chemin de fer



Echelle 1/43

Caractéristiques

Surfaces	*Grille*	2,27 m2
	Chauffe	101 m2
Nombre de tubes		204
Longueur entre plaques tubulaires		3.500 mm
Timbre		11 bars
Diamètres des cylindres (HP/BP)		330 mm/460 mm
Courses des pistons		610 mm
Masse d'adhérence		28,6 t
Effort de traction maxi		5200 daN
Conduite à droite		

TENDER 10 - 201
puis 2 - 10 A

Construction		*SACM Mulhouse 1884*
Masses	*vide*	11,270 t
	en charge	25,070 t
Eau		10, - m3
Combustible		3,5 t
Diamètre des roues		1250 mm - 2 essieux

La 701, qui comportait d'origine seulement un essieu porteur à l'avant (type 120), est certainement la pièce la plus exceptionnelle du musée.

Construite en 1885 par la SACM, c'est la première locomotive compound système de Glehn (de la SACM) et du Bousquet (du Nord).

Les cylindres HP intérieurs attaquent le premier essieu moteur, les cylindres BP le deuxième. Les deux essieux moteurs ne sont pas couplés, ce qui favorisait les patinages. Tiroirs plans situés en-dessous des cylindres. Distribution Walschaerts.

Avec ses roues motrices de 2 110 mm, la 701 circulait à 95 km/h. Masse en service : 41,500 t.

En 1892, l'essieu porteur avant fut remplacé par un bogie. Elle reçut le frein Westinghouse en 1895 et une boîte à fumée allongée en 1899.

Réformée bien avant 1938, elle fut cependant conservée, en raison de son caractère exceptionnel.

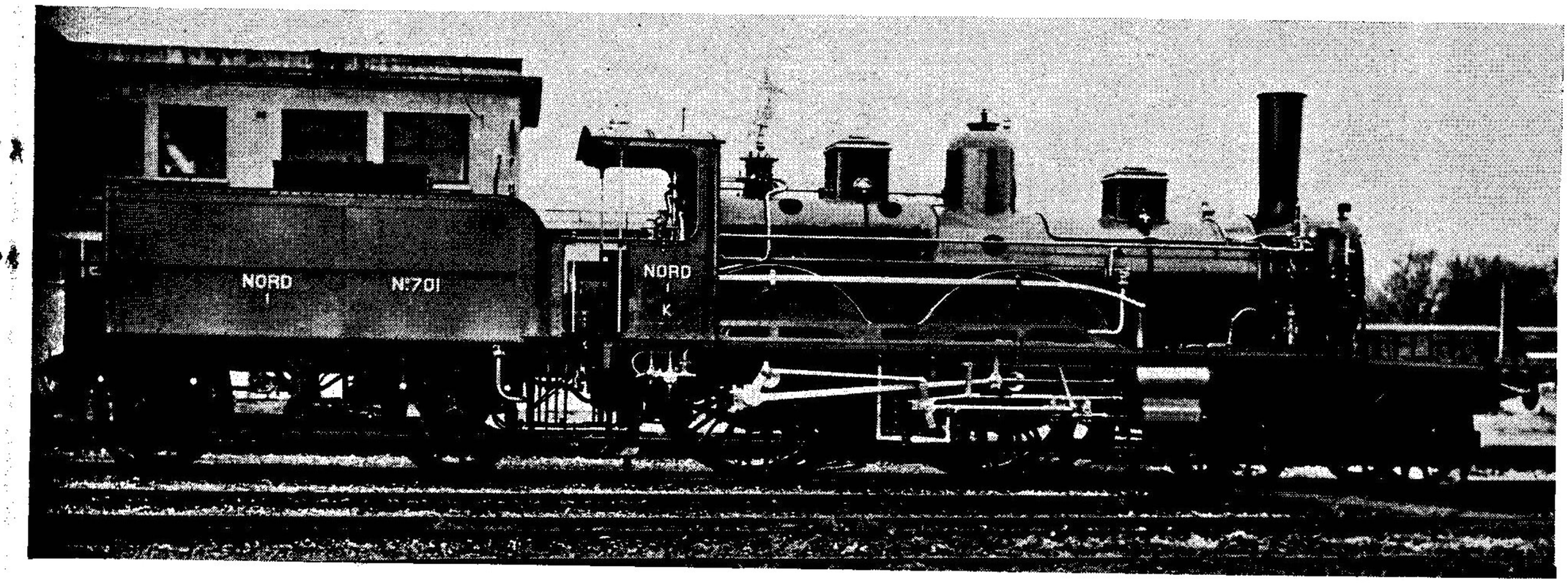
Elle fut restaurée en 1970 par le dépôt de Dunkerque, dans son aspect de 1899 (aspect final).

Sa belle couleur vert valentine a été retrouvée en grattant soigneusement les couches de peinture successives. Tout le dessus du tablier est peint en vert, sauf la boîte à fumée et la cheminée, peintes en noir.

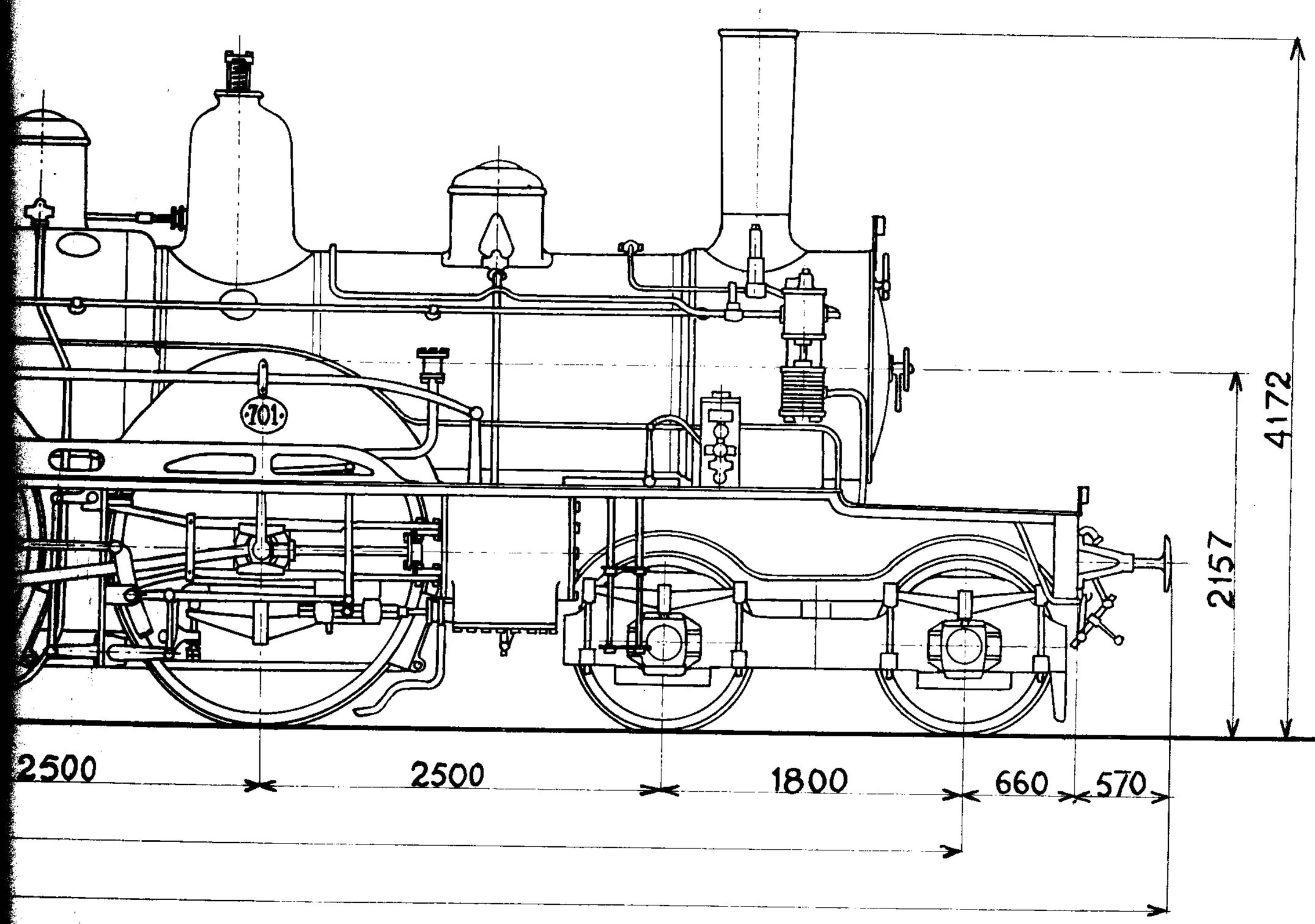
Elle n'est pas en état de marche.

Elle est attelée au tender 10 201 (deux essieux).

J.G.

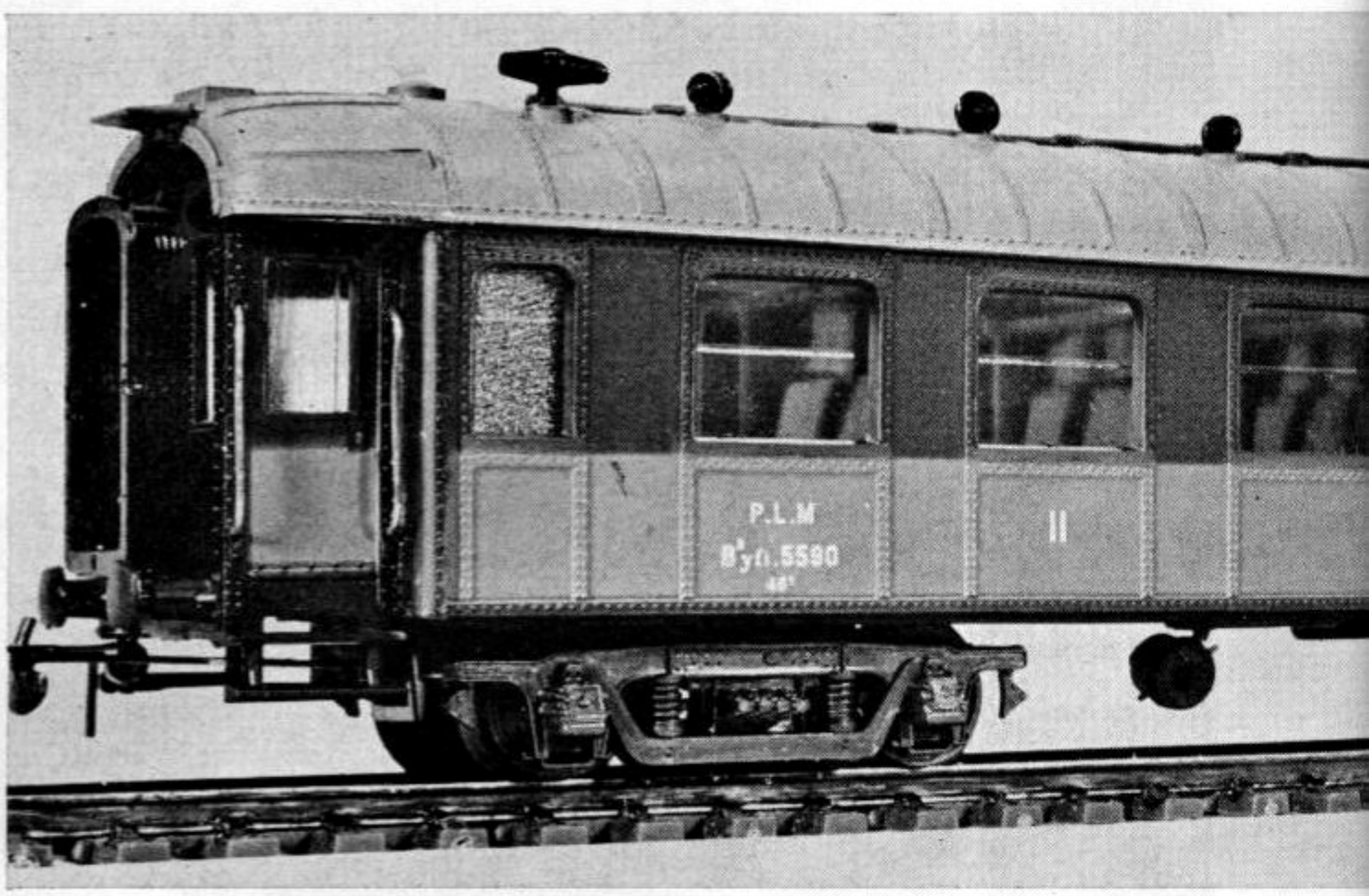


Cliché Michel LAMARCHE



FRANCE-TRAINS

Visite aux ateliers de la firme



France-Trains, quel amateur ne connaît aujourd'hui ce sigle, évocateur d'une superbe lignée de voitures en HO magnifiquement gravées ?

France-Trains, avec à sa tête deux figures du modélisme français : M. Millet, pour la partie administrative et M. Collard, responsable de la production.

Le premier modèle France-Trains, un tombereau ARBEL .Eal est sorti en décembre 1967. Depuis lors, le catalogue croît de façon spectaculaire : voitures à portières latérales de l'ancien réseau Est et version SNCF, OCEM « lisses » SNCF, les fameuses PLM à rivets, en passant par les Etat « transat », les CIWL,, jusqu'aux UIC actuelles, bar, fourgon, etc., soit aujourd'hui une quarantaine de références distinctes.

Grâce à cette firme parisienne et principalement au talent de M. Collard, un parc appréciable de voitures réalistes de type français à l'échelle 1/87 est ainsi offert aux amateurs.

Lors du dernier congrès FFMF à Paris, la visite des ateliers France-Trains était inscrite au programme. Nous vous rapportons notre entretien avec leur principal animateur.

---

* Voir également « Oui êtes-vous M. Collard ? », **Loco-Revue** n° 295, mai 1969.

Cliché en tête :

voiture de 2e classe à rivets B⁹ yfi, de l'ancien réseau PLM.

Cliché Loco-Revue

L. R. — Monsieur Collard, voulez-vous parler de vos productions à nos lecteurs ? Comment naît un modèle France-Trains, comment est-il conçu ?

C. — Aujourd'hui, je peux dire que la création d'un nouveau modèle ne me pose plus de problèmes. La conception du moule est basée sur l'expérience acquise et je n'ai pratiquement plus d'étude laborieuse, d'épure ou de recherches à faire.

Je choisis mon modèle et « je tape » directement dans la masse. Nous avons à présent acquis une formule de fabrication qui est pratiquement polyvalente.

L. R. — Vous voulez dire que la structure générale de vos voitures répond à présent à une conception bien définie et que la réalisation de nouveaux modèles repose davantage sur le travail de gravure que sur une étude de moulage ?

C. — C'est cela, et le temps ainsi gagné me permet de sortir beaucoup plus de modèles et de travailler aussi sur des choses que je n'avais pas encore eu l'occasion ni le temps de faire.

L. R. — Combien de temps demande la création d'un nouveau type de voitures, depuis le plan à l'échelle jusqu'au modèle de série ?

C. — A l'heure actuelle, avec mon neveu qui travaille avec moi à la création des outillages, et si l'on voulait vraiment se mettre sur un modèle, car en général nous en avons toujours plusieurs en chantier simultanément, il faudrait compter environ un mois et demi pour une voiture voyageurs classique à bogies, d'un bout à l'autre, c'est-à-dire de la photo du matériel réel au modèle de série dans sa boîte.

L. R. — Pourquoi insistez-vous davantage sur la photo que sur le plan à l'échelle ?

C. — Le dessin est naturellement nécessaire pour les cotes d'ensemble, mais pour la gravure du moule des détails, on décide surtout d'après les photos du véhicule à reproduire.

Personnellement, je me base davantage sur les photos ; l'aspect général de la voiture, le relief des moindres détails sont mieux appréciés sur la photo que sur le plan. Un plan, c'est plat et ne permet pas de juger correctement du caractère de l'ensemble.

L. R. — Quels sont les critères qui guident votre choix lorsque vous créez un nouveau modèle, question de préférence personnelle ?

C. — Voilà, c'est exactement cela. J'ai toujours choisi les modèles que j'ai réalisé depuis SMCF, Meccano et d'autant plus à présent. Je choisis de reproduire le matériel réel qui me plaît.

L. R. — Donc, un matériel qui vous inspire ?

C. — Oui, c'est indispensable et, bien sûr, aussi un matériel qui soit compatible sur le plan fabrication. En général, je ne me suis pas tellement trompé, puisque mes modèles plaisent également aux amateurs !

L. R. — Vous faites quand même un petit sondage auprès des détaillants spécialisés ?

C. — Oui, disons que je tends une oreille, mais en définitive c'est ma préférence personnelle qui tranche. Ainsi, par exemple, « le Train bleu », il y a très longtemps que j'ai envie de le reproduire. Or, à l'heure actuelle il existe déjà plusieurs modèles de ce type, Meccano en a fait, PMP en

avait fait, SMCF également, tout le monde, même à l'étranger, en a fait un petit peu. Je vais donc me trouver sur un terrain de concurrence, mais j'ai envie d'un « Train bleu » à moi et la rame sur laquelle je travaille en ce moment, je l'ai choisie essentiellement parce qu'elle me plaît.

L. R. — Elle sera tout de même plus complète et différente de ce qui existe ?

C. — En dehors de la Pullman déjà reproduite par Meccano, oui, les deux autres types que j'ai choisis : restaurant et lits, sont des modèles différents de ceux déjà reproduits.

L. R. — Ce choix est-il dicté par des considérations d'exploitation de pièces existantes ?

C. — Non, absolument pas, pour les bleues, il faut tout créer d'un bout à l'autre. En dehors des soufflets, aucune pièce actuelle n'est utilisable.

L. R. — Mais une certaine homogénéité de structure vous permet de rationaliser la fabrication ?

C. — Oui, le châssis de la série des « rivets », par exemple, est identique et cela simplifie la réalisation des moules. C'est l'avantage de faire des rames homogènes. Pour les bleues, c'est la même chose, les châssis sont semblables, de même que les toitures, mise à part la disposition des aérateurs.

L. R. — Tous vos modèles sont-ils « tirés » sur des bases de séries identiques ?

C. — Cela est difficile à dire, car certains types ont été épuisés rapidement et réédités et nous n'avons pas fait de récapitulation précise des quantités fabriquées.

En général, un modèle est tiré à 5 000 pièces, c'est-à-dire que pour une rame comme le « Train bleu », avec 4 voitures différentes, plus le fourgon, cela représentera 20 à 25 000 pièces. C'est déjà une quantité valable pour obtenir un prix de revient raisonnable, pour un matériel de ce niveau.

L. R. — Actuellement, les modèles sont fabriqués intégralement par les ateliers France-Trains ?

C. — Oui, sauf la peinture qui est réalisée par les ateliers AMD, et le décolletage, confié à des maisons spécialisées. Autrement, tout, depuis les moules — ce qui est le plus important —, l'injection, les outillages complémentaires, la décoration, le montage, la mise en boîte, tout cela est effectué ici.

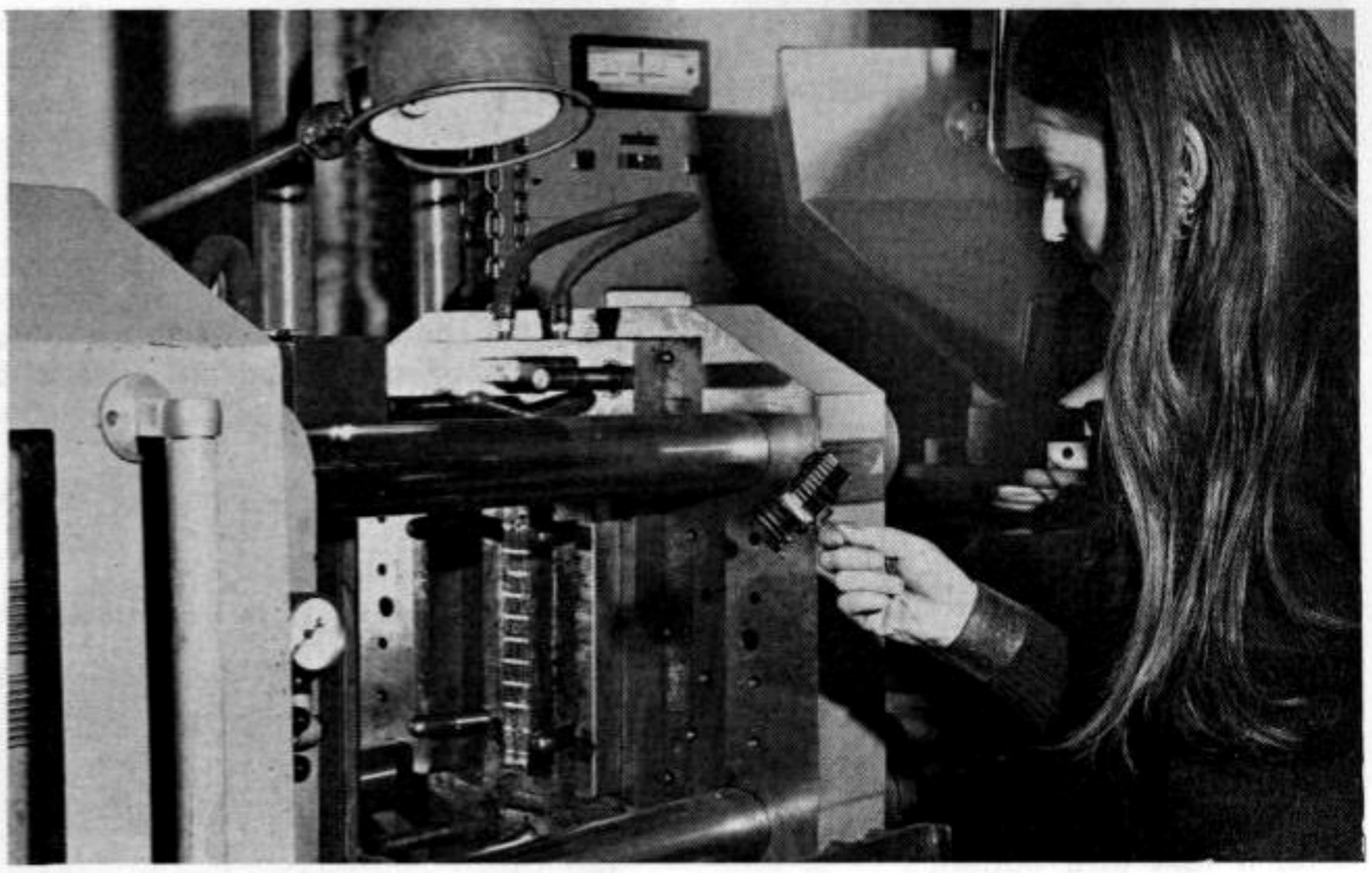
L. R. — Combien consommez-vous de matière plastique par an ?

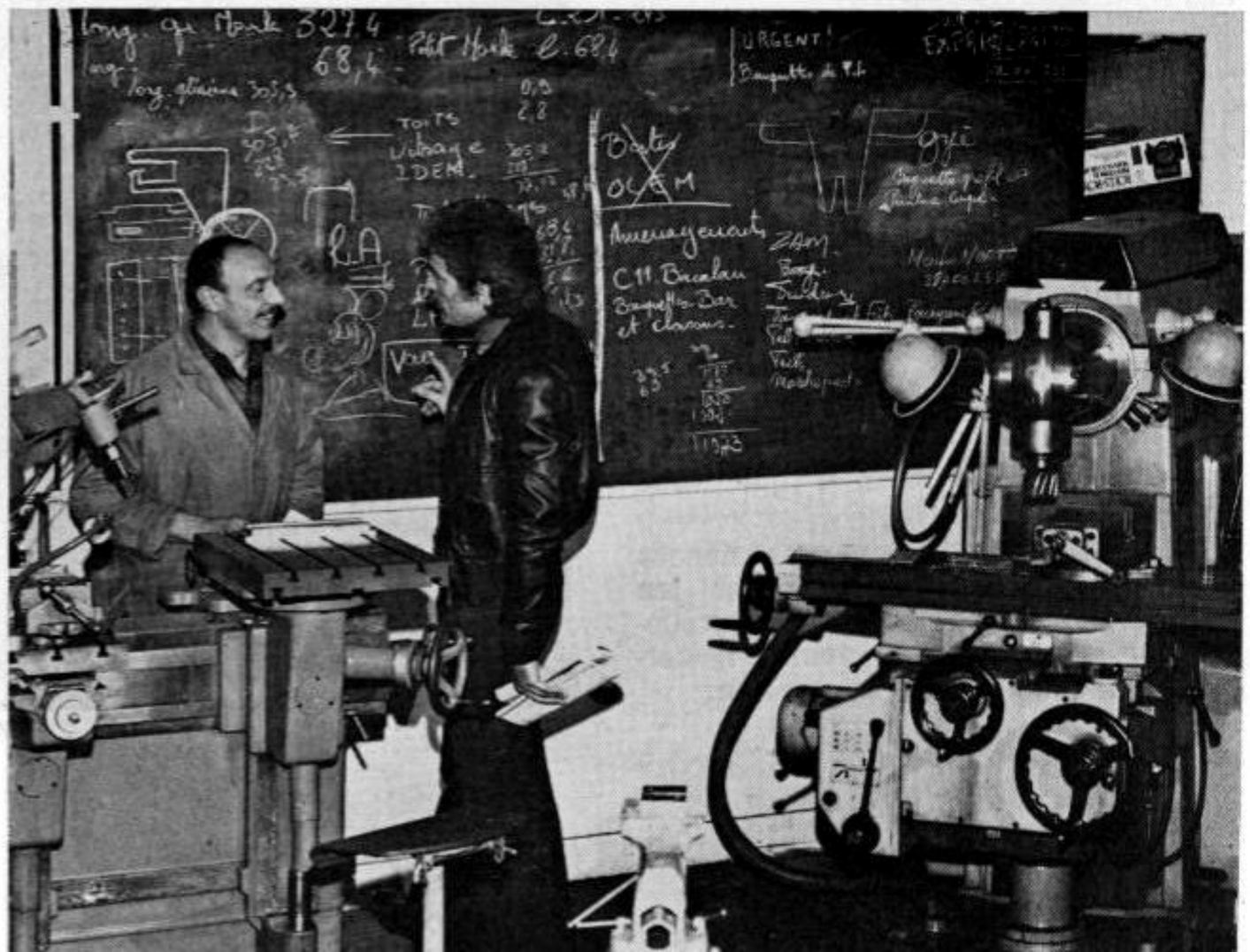
— Sur le marbre, quelques pièces terminées et quelques éléments de moule.

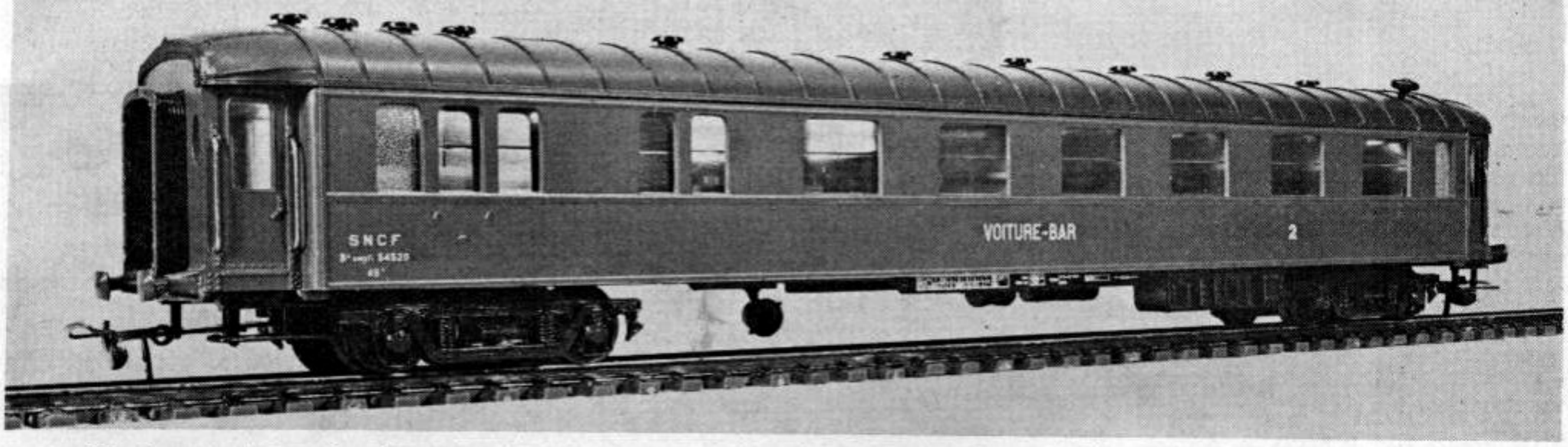
— Une caisse de voiture à rivets apparents sort de la presse à injecter.

— Monsieur Collard (à gauche), parmi quelques machines-outils de son atelier.

Clichés Loco-Revue







D'après son créateur, la voiture-bar est le modèle France-Trains ayant eu le plus de succès à l'heure actuelle mais elle sera peut-être détrônée par la rame du Train bleu, enfant chéri de M. Collard (voir illustration de la voiture-restaurant page 132 dans ce numéro).

Cliché Loco-Revue

C. — Cette année, je vais faire 10 tonnes.

L. R. — Pour des voitures qui pèsent quelques grammes ?

C. — Environ 160 grammes, oui, mais il y a le déchet et le conditionnement qui en consomment autant.

L. R. — Pensez-vous encore améliorer votre technique de fabrication ? Nous pensons, entre autre, à certains véhicules dont la toiture demanderait à être opacifiée intérieurement pour permettre l'éclairage ?

C. — Oui, bien sûr, cela pose un problème à l'amateur et à nous-mêmes, car il y a toujours cette question de prix de revient !

L. R. — Comment est réalisée la gravure des rivets ?

C. — Par report au pantographe, sur la machine à graver, d'après une matrice modèle portant les empreintes en creux. Les rivets font environ 2/10 de millimètre et sont pratiquement à l'échelle.

L. R. — Les avez-vous comptés ?

C. — Non, c'est mon neveu qui a fait la gravure de ces détails. Il y en a un nombre invraisemblable, mais si l'on veut obtenir un résultat réaliste, il faut être patient !

L. R. — Quel est le modèle de votre gamme qui a obtenu le plus de succès ?

C. — C'est la voiture bar SNCF.

L. R. — Est-ce que notre réputation se confirmerait même dans le domaine du train miniature... ?

C. — ... C'était la première voiture de son genre en modèle réduit et elle s'intègre facilement dans diverses compositions.

L'OCEM de troisième classe à fenêtres carrées a eu également beaucoup de succès. Elle va sortir d'ailleurs bientôt en version PLM.

L. R. — Et le modèle que vous préférez personnellement ?

C. — Moi ?... il n'est pas encore sorti ! Ce seront certainement les bleues. Je crois qu'elles seront réussies et comporteront notamment certaines originalités de conception.

L. R. — J'aperçois parmi vos modèles exposées la caisse de la fameuse 2D2 annoncée de longue date. Sortira-t-elle bientôt ?

C. — Nous avons 400 caisses terminées et décorées et autant de châssis de prêts. Certains éléments mécaniques restent à monter, mais nous avons entrepris beaucoup de choses et comme ce modèle était sérieusement concurrencé, nous l'avions laissé de côté provisoirement.

L. R. — C'est un mécanisme France-Trains ?

C. — Non, les premiers châssis seront équipés avec des mécanismes RMA (le châssis de la 2D2 que j'avais réalisé pour cette maison). Les châssis suivants seront équipés avec un moteur Fleischmann.

L. R. — Donc on peut toujours espérer ce modèle..., mais quels sont vos projets immédiats ?

C. — Dans les PLM : les deux voitures Bacalan, dont une troisième classe avec les portes sanitaires

L. R. — Et en voitures postales, prévoyez-vous quelque chose ?

C. — Oui, la malle des Indes pour accompagner le « Train bleu » et une allège courte pour aller avec les « rivets » et « parois lisses ». Et puis, j'ai toujours en préparation un petit fourgon Est pour accompagner les portières latérales.

L. R. — Un programme prometteur ! Connaissant votre compétence et polyvalence, nous vous faisons confiance. Puisse la marque France-Trains s'affirmer encore et tenir son rythme ! ■

Montage des véhicules livrés prêts à rouler.

Cliché Loco-Revue

Véhicules d'autrefois...

HO Construction d'un wagon de secours type 1856/59, n° 1 à 37 de l'ancien réseau de l'Ouest

par Jean-Claude RESSE

Description du wagon

Les plans de ce modèle ont été présentés dans le n° 321 d'octobre 1971. On peut trouver également des dessins au 1/43 de ce type de wagon dans les scrapbooks édités par le Museon di Rodo.

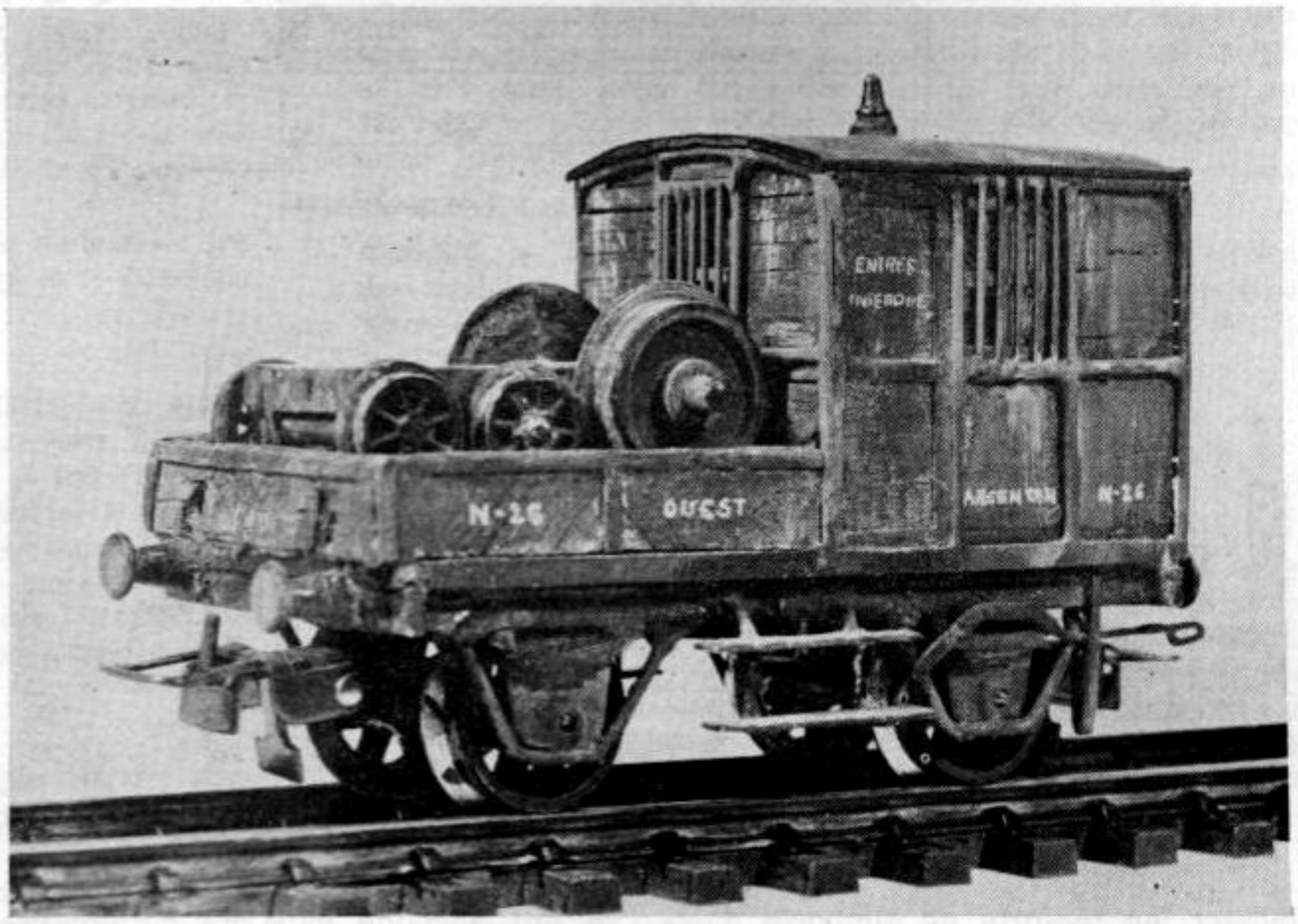
Le châssis

J'ai utilisé pour sa confection des profilés en I issus de rails Jouef dont j'ai limé la semelle (je n'ai pu me procurer des profilés convenables, certains détaillants parisiens n'ayant jamais répondu aux commandes passées, hélas !...).

Les pièces sont assemblées par soudures, selon la figure 1 qui donne les dimensions.

Les supports d'essieux en tôle, récupérés sur un vieux wagon Fleischmann, rentrent juste entre les longerons. Une fois bien positionnés, ils sont collés à l'Araldite.

Les ressorts à lames sont réalisés en carton : bandes de bristol de 1 mm convenablement découpées, incurvées, empilées et collées en place. Ne pas



Un petit véhicule désuet mais non dépourvu de charme

Cliché Loco-Revue

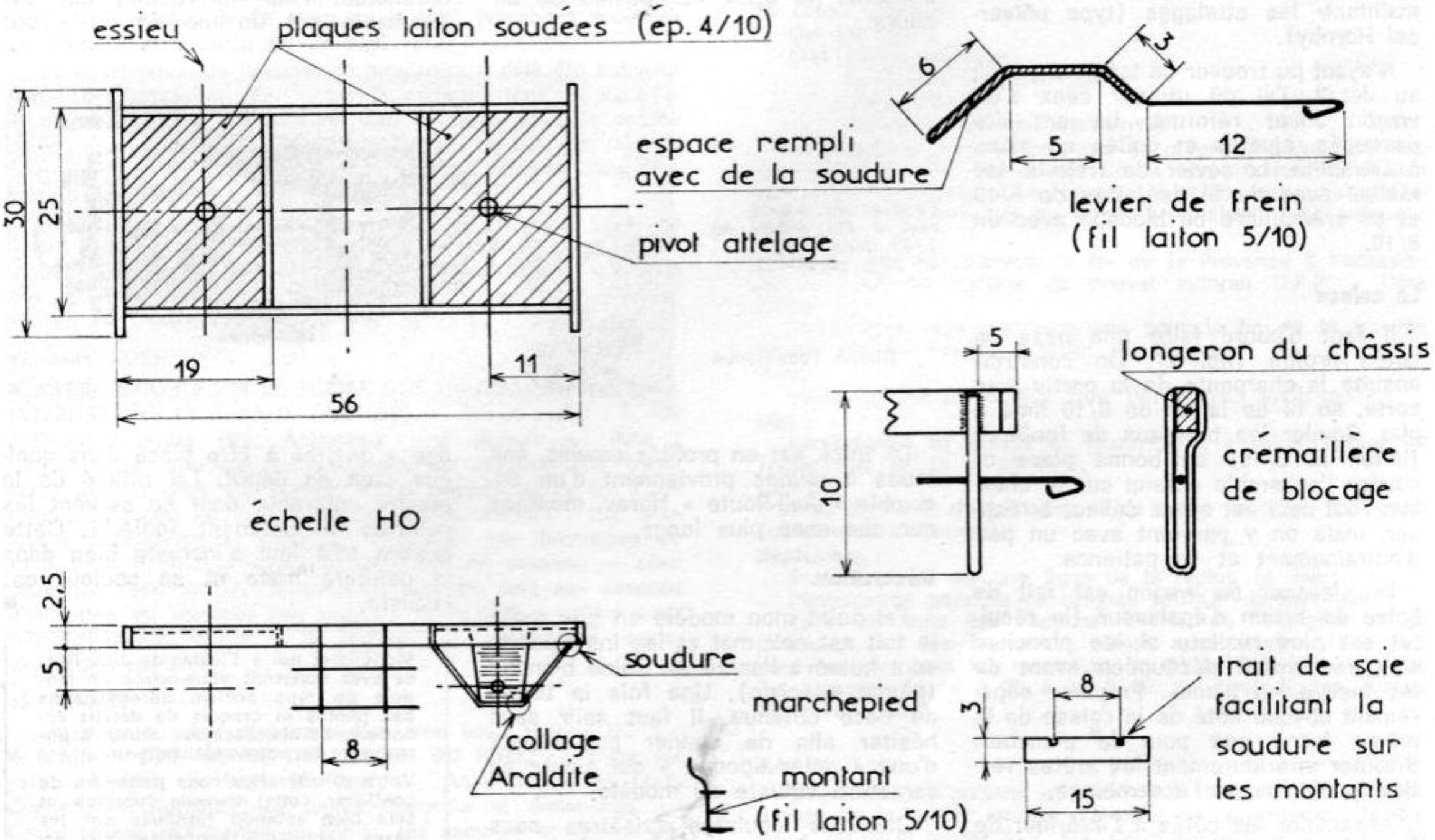


Fig. 1 : le châssis

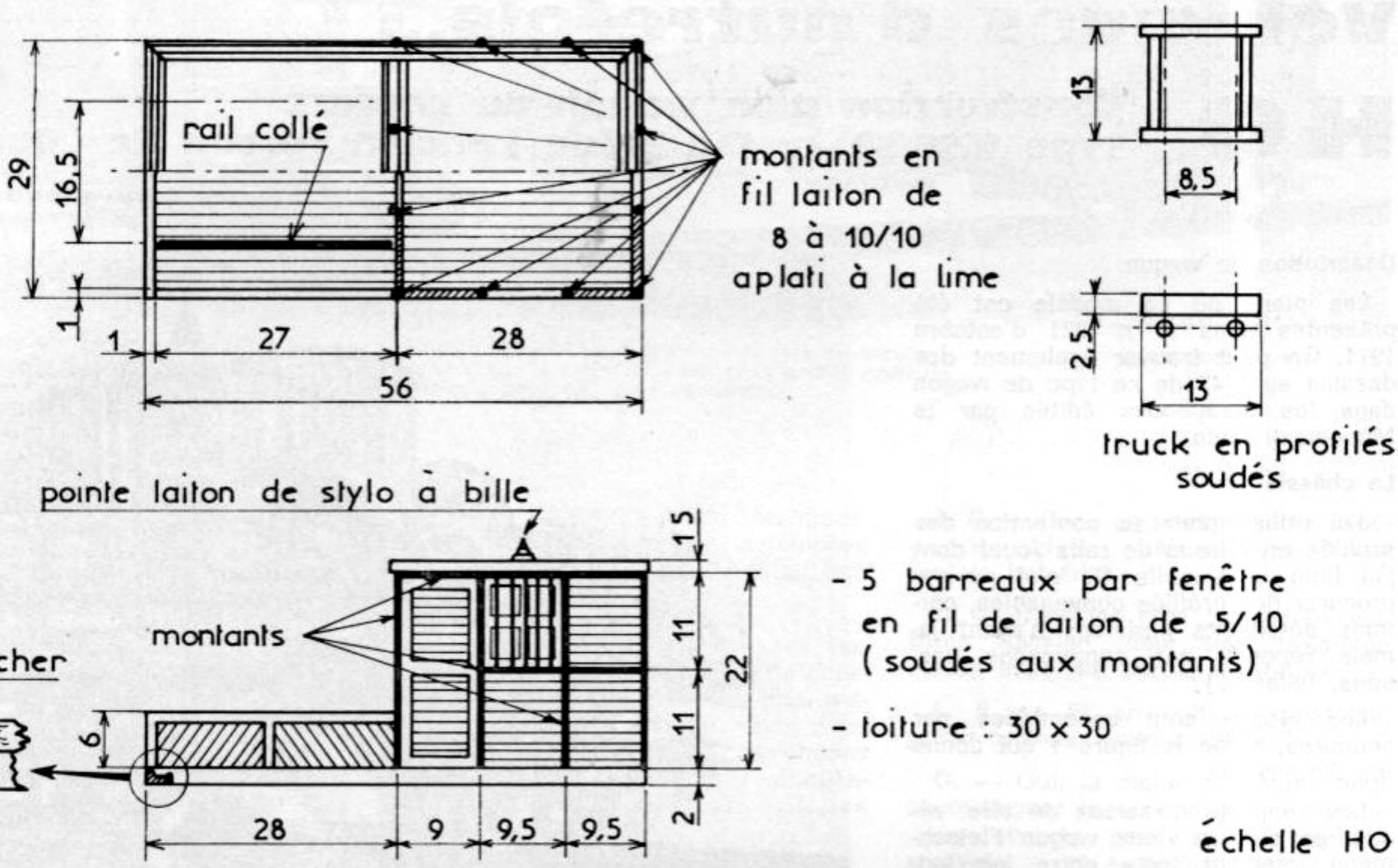


Fig. 2 : **la caisse**

oublier les renforts de supports d'essieux : ils sont en fil de laiton de 8/10, soudés sur le châssis et collés au bas du support. Les marche-pieds sont soudés de chaque côté, ainsi que les axes (vis laiton) qui serviront à maintenir les attelages (type universel Hornby).

N'ayant pu trouver de tampons ronds au détail, j'ai dû utiliser ceux d'un wagon Jouef réformé. Ils ont été découpés, ajustés et collés en place à l'Araldite. Le levier de frein a été réalisé avec du fil de laiton de 5/10 et sa crémaillère de blocage avec du 8/10.

La caisse

Il faut d'abord faire une base en laiton profilé (fig. 2). On construit ensuite la charpente de la partie couverte, en fil de laiton de 8/10 limé à plat. Souder les barreaux de fenêtres (laiton fil 5/10) en bonne place et souder l'ensemble obtenu sur le châssis. Tout ceci est assez délicat à réaliser, mais on y parvient avec un peu d'entraînement et de patience.

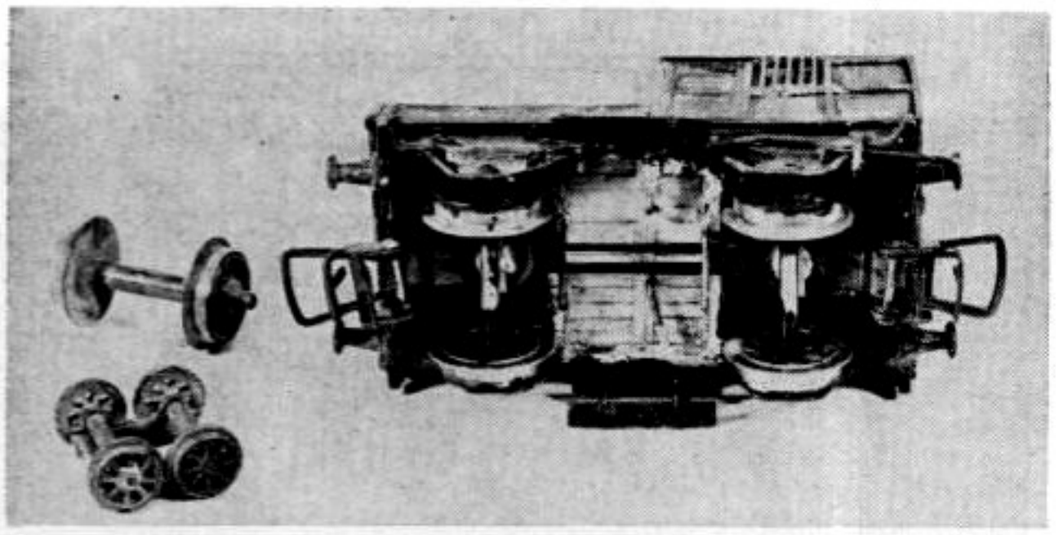
Le plancher du wagon est fait de balsa de 1 mm d'épaisseur (le résultat est plus réaliste si les planches sont réellement découpées avant de les mettre en place). Préparer séparément chaque côté de la caisse de la même façon que pour le plancher. Bisauter intérieurement les arêtes verticales en vue de l'assemblage.

Assembler les côtés à l'intérieur de la carcasse métallique, le montage est précis et sans jeu. Le tout, ainsi que le toit découpé dans du carton, sera collé.

Coller de même les ridelles de la partie « ouverte » et disposer sur le plancher les deux rails destinés à accueillir le truck et l'essieu de secours.

Le plan du wagon réel a été publié au 1/87 dans notre n° 321, page 437.

Cliché Loco-Revue



Le truck est en profilés soudés, ses roues à rayons proviennent d'un ensemble « Rail-Route » Norev, montées sur des axes plus longs.

Décoration

J'ai peint mon modèle en gris mat ; le toit est noir mat et les inscriptions sont faites à l'encre de Chine blanche (plume spéciale). Une fois la teinte de base obtenue, il faut salir sans hésiter afin de donner cet aspect d'une « autre époque » qui ajoute au caractère vétuste du modèle.

Quelques coulures grisâtres sous les bords de toitures et de fenêtres, des taches noirâtres sur les montants des portes et autres touches de vieillissement ont été données alors que la teinte de base était encore fraîche. Il est ainsi plus facile de fondre entre elles deux tonalités distinctes. Pour la rouille, qui est inévitable sur un modèle de « cet âge » destiné à être placé dans quelque coin de dépôt, j'ai utilisé de la poudre colorante dont se servent les peintres en bâtiment (ocre ?). Cette poudre très fine s'incruste bien dans la peinture mate et sa couleur est réaliste. ■

Modélistes qui à l'instar de J.C. Resse avez construit vous-même un modèle de type ancien, adressez-nous des photos et croquis de détails accompagnés de quelques notes explicatives, de votre réalisation.

Votre collaboration nous permettra de continuer cette nouvelle rubrique et sera bien entendu rétribuée sur les bases habituelles appliquées aux articles publiés dans Loco-Revue.